TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

NUMER ZAWIERA: „Grad-Prix“, „Bilans rozważań“, „Mistrz Polski“, „Angielskie Tourist Trophy“, „Nowoczesna budowa garaży“, „Zawody na drogach płaskich“, Zawody motocyklowe“, „Estella IV“, Handel używanymi samochodami“, „Utrzymanie temperatury oliwy“, „Z zachodu na wschód“, „Morane Nr. 50.19“—nowela i t. d.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 27 sierpień 1929 r. | Nr. 35 (63).

II-gie GRAND-PRIX i Mistrzostwo Motocyklowe Polski na 1929 rok, odbyć się ma w Katowicach.

Jako punkt, na odbycie Grand-Prix i Mistrzostwa, tym razem obrano Katowice - Górny Śląsk. Wybór doskonały. Nie tylko pod względem propagandy sportu motocyklowego, lecz i Polskości.

Tysiączne rzesze, jakie mają być w dniu 1-go września na zawodach; setki motocyklistów i automobilistów, którzy przybędą na wyścigi nie tylko z całej Polski, lecz i z zagranicy — będą podziwiać zmagania się — o najwyższe nagrody — *mistrzów nad mistrze* tego sportu.

A walka będzie zacięta. Najsławniejsze nazwiska figurują na liście zgłoszeń, znajdujemy w niej prawie że wszystkich asów, nieomal z każdego państwa Europy.

W piękne fragmenty obfitowała zeszłoroczna rozgrywka Grand-Prix, pod Grudziądzem; doskonałe opanowanie maszyn i świetną technikę jazdy w r. ub. wykazali nie tylko gdańszczanie, którzy zdobyli gros nagród i Grand-Prix Polski; nie powszednią rutynę wykazali wówczas i nasi jeźdźcy: Heryng — mistrz pięciusetek, Wargin — mistrz Polski w kat. 175, Hryniewiecki, Avensleben, Poschadel i inni. Wiedli oni prym w wyścigu, udawadniając, że i polski sport motocyklowy ma swoich asów.

Rok minął. Rok postępu, szalonego rozwoju motoryzacji znaczy b. wiele. A więc miejmy nadzieję, że rok ten będzie naszym, i nie tylko nagrody, lecz i tytuły My zdobędziemy. I nie wątpmy również, iż obecny nowoobrany Zarząd P. Z. M. zda dobrze egzamin z organizacji wyścigów, a Grand-Prix i Mistrzostwo Polski rozegrane będzie z całą okazałością i w atmosferze prawdziwego porządku sportowego!

K.



„PHOTO-PLAT“ — fotografował Stanisław Plater-Zyberk Warszawa, Długa 42.

Bilans rozważań.

Ostatni rok zaznaczył się intensywniejszym, niż poprzedni, dążeniem do rozważenia możliwości krajowej produkcji i do analizowania stanu produkcji już istniejącej. Zasadniczo wszelka dyskusja ograniczyła się do prasy samochodowej, jako słusznie powołanej do tego, jakkolwiek i dyskusja bezpośrednia znalazła swój wyraz w czasie zjazdu kupców branży samochodowej w Poznaniu. Jeśli dziś pragnęlibyśmy spojrzeć krytycznie na plon, na bilans rozważań i dyskusji, to nie doszukalibyśmy się w nim ani jednego, dosłownie — *ani jednego rzeczowego wniosku.* Pomijam tu wniosek o konieczności krajowej produkcji, to bowiem było założeniem dyskucji, jej podstawą, jej punktem wyjścia.

Głosy, biorące w dyskusji udział, rozbiły się na trzy grupy, z których każda miała swoje odrębne zdania, zajmując stanowisko, które nazwał-bym nieprzejednanym. Do pierwszej grupy zaliczyć należy importerów, przedstawicieli samochodów obcych marek, dla których zagadnienie krajowej produkcji, gdyby było traktowane bardziej realnie, brzmiało-by może nieco groźnie. W istocie grupa ta spoglądała na zagadnienie z nieco ironicznem spojrzeniem ot, tak mniej-więcej, jak patrzy człowiek, pewny siebie, na spór dwojga innych, siebie niepewnych. Jedynie może w chwili, gdy omawiano kwestję ceł, importerzy nadstawili ucha. Kwestja ceł prędko znikła jednak z horyzontu — i importerzy spokojnie powrócili do codziennych normalnych zajęć. Ta grupa ludzi jest z a s a d n i c z o z k r a j o w ą p r o d u k c j ą o t y l e z w i ą z a n a, o ile produkcja taka mogłaby być dla niej niebezpieczną.

Druga grupa to montownie, które w roku ostatnim stały się przedmiotem szczególnie gorącej dyskusji. Stawano w ich obronie i ganiono ich istnienie, dążono do utrudnienia im życia, konkurencja ich nie szczędziła — i znów *wszystko skończyło się na niczem*. Nie zmienię — a przynajmniej jeszcze nie zmieniłem wyrażonego zdania o szkodliwej wręcz roli montowni na naszym rynku — stanowisko to moje jednak, jakkolwiek bynajmniej nie odosobnione, na krok nie popchnęło produkcji krajowej na jakiekolwiek realne tory. Temat montowni został omal wyczerpany — niewiele co da się jeszcze powiedzieć do już powiedzianych zdań — i koniec.

Trzecia grupa — to grupa producentów krajowych. Dziś właściwie jedynego producenta krajowego, jedynej fabryki, oraz kilku jej zaczątków, tak jednak anemicznych, że roli wielkiej odegrać nie mogą w rozważaniach.

I jeśli zważymy, że z jednej strony mamy grupę obojętnych na sprawy produkcji samochodowej importerów, z drugiej zaś zainteresowanych w niedopuszczeniu do rozwoju krajowej produkcji przedstawicieli wielkiego obcego kapitału, to nic dziwnego, że grupa trzecia, praktyków i teoretyków przemysłu krajowego, i tak bezsilna, staje się na takiem tle jeszcze bezsilniejszą. Bezsilność tę potwierdza życie.

Trzeba sobie raz wreszcie otwarcie powiedzieć, iż słowem żadnej produkcji nikt nie ruszy. Trzeba sobie raz wreszcie zdać sprawę z tego, że każden przemysł wymaga kapitału, gotówki. Trzeba sobie raz wreszcie zdać sprawę, że ten lub inny, goły, jak mysz kościelna, idealista krajowej produkcji może w mniej lub więcej tylko udolny sposób popierać ją i ideę jej propagować — jednak samochodu nie zbuduje. Trzeba wreszcie ustalić, iż w orbitę interesów polskiego przemysłu samochodowego wciągnąć należy ludzi, dysponujących kapitałami i — *nie grając bynajmniej na ich sentymencie patrjotycznym* — z ołówkiem w ręku wykazać im: że przemysł samochodowy ma kolosalną przyszłość, że w Polsce ma on przyszłość specjalnie wielką, że w tej przyszłości niepoślednią rolę odegrać musi samochód krajowy, że wszelkie państwa to rozumieją — tylko my nie — że samochód jest takim dobrym interesem, jak makaron czy bateryjki elektryczne. Sięgając do poezji, można by w tem właśnie miejscu zawołać: trzeba czynu!

Bilans rozważań na temat krajowej produkcji jest niesłychanie nikły. Rozbieżność poglądów trzech grup, w przemyśle samochodowym wogóle zainteresowanych, nie pozwoliła i nigdy nie pozwoli na dojście do jakiegoś wspólnego porozumienia. Weźmy zaś pod uwagę, że do produkcji zaczynają się powoli, odzywać wszyscy — że wspomnę tu bodaj podany przez prasę codzienną fakt, iż związek właścicieli dorożek samochodowych zastanawia się nad ustaleniem typu podwozia na dorożkę i produkowania takiego uniwersalnego podwozia, na który to temat rozpoczęto już podobno pertraktację. Że wszystko świadczy o wzmagającym się haosie, który nie da, bo absolutnie dać nie może żadnego konkretnego rezultatu.

Czy widzę drogę wyjścia z wytworzonej sytuacji? Widzę. Może złą, może nieodpowiednią. Niechaj inni mnie skorygują.

Wydaje mi się, iż sprawą polskiej produkcji samochodowej winien zainteresować się Automobilklub Polski, jako naczelna instytucja polskiego automobilizmu nietylko—moim zdaniem — pod względem sportowym, Automobilklub Polski powołany jest do tego szczytnego zadania nietylko z tytułu roli, jaką w automobiliźmie polskim wogóle odgrywa, lecz i z tego — bądźmy szczerzy — tytułu, iż *grupuje w swym gronie ludzi zamożnych i ideowych*. A te dwa czynniki mogą wreszcie ruszyć przemysł samochodowy z miejsca.

Sezon sportowy skończył się, zapisując się niewątpliwie złotemi zgłoskami w dziejach działalności Klubu. *Idzie sezon niesportowy*. Ten okres czasu należy wykorzystać dla pożytecznej pracy. Jak sobie realizację tej pracy wyobrażam—o tem w następnym numerze.

Bolesław J. Kachel

MISTRZ POLSKI.

Wyścig płaski Małopolskiego Klubu Automobilowego, który odbył się w niedzielę 25 sierpnia był ostatnią imprezą decydującą o tegorocznym mistrzostwie Polski. Rezultat jego rozstrzygnął ostatecznie pytanie, nie dające spokoju wszystkim naszym automobilistom:

„Kto będzie automobilowym Mistrzem Polski na rok bieżący"?

Mistrzostwo rozgrywało się w tym roku w atmosferze niezwykłego podniecenia, gdyż rezultaty poszczególnych imprez ułożyły się w sposób nie dający wyraźnej przewagi żadnemu kierowcy. To też do ostatniego momentu końcowy rezultat mistrzostwa był trudny do przewidzenia.

Dotychczasowy przebieg walki o tytuł Mistrza Polski był ogromnie interesujący. Po wyścigu płaskim w Łodzi (15 maja) pierwszym był Szwarcsztein, drugim Ripper, trzecim Zawidowski. Wyścig górski na Krzyżówce (2 czerwca) wysunął na czoło Rippera, podczas gdy Szwarcsztein zeszedł na drugie miejsce, a trzecie miejsce zajął Liefeldt, spychając na czwarte Zawidowskiego. Po Raidzie Międzynarodowym (16 — 23 czerwca) Szwarcsztein odzyskał jednak pierwsze miejsce przed Ripperem, Zawidowskim i Liefeldtem. Wyścig Tatrzański (11 sierpnia) znowu wywiódł na pierwsze miejsce Rippera. Drugie miejsce miał Szwarcsztein trzecie Zawidowski i czwarte Liefeldt. Z tej kolejności wyścig lwowski miał ustalić już ostateczną klasyfikację.

Według wyliczeń osób zainteresowanych mistrzostwo powinien był zdobyć Szwarcsztein, a to dla dwóch powodów. Po pierwsze miał on silniejszy samochód od Rippera i nie powinien był dać się pobić we Lwowie, a tembardziej Zawidowskiemu. Liefeldt, który miał duże szanse na zwycięstwo w zawodach lwowskich, nie był też dla niego groźnym, gdyż dzieliła ich zbyt wielka różnica punktów. Po drugie, w razie równości punktów z którymkolwiek ze swoich rywali, miał Szwarcsztein przewagę ze względu na swój lepszy wynik w Raidzie Międzynarodowym, która w myśl regulaminu miała wpływ rozstrzygający.

W wypadku gdyby Szwarcsztein nie mógł uczestniczyć w biegu lwowskim, lub też gdyby nie dojechał do celu, mistrzostwo zdobyłby młody Ripper. Szanse Zawidowskiego, Liefeldta i innych kierowców figurujących w tabeli były bardzo nikłe.

Takie horoskopy stawiano przed wyścigami. Lecz dzień 25-go sierpnia sprawił niespodziankę. W wyścigu lwowskim pierwsze miejsce zajął Zawidowski na Bugatti, rozwijając nie notowaną dotychczas szybkość przeciętną 152 klm/godz., ustanawiając tem samym rekord Polski (przebył trasę w czasie 7 min. 21 sek.). Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął p. Jan Ripper, dopiero trzecie Szwarcsztein - Lifeldt z powodu defektu w silniku wycofał się na starcie.

Ripper osiągając lepszy czas przed Szwarcszteinem *zdobył tem samem tytuł Mistrza Polski na 1929 rok.*

W kategorji wozów sportowych w dniu tym Skolimowski na Alfa Romeo osiągnął czas 9 min. 13.20 sekund. — przeciętna szybkość 127,84 klm/godz., (czas lepszy od zeszłorocznego). Drugie miejsce zajął M. Potocki i trzecie Sommenstein.

Należy podkreślić wspaniałą organizację z jaką odbył się wyścig lwowski i wzorowy porządek panujący przez cały czas biegów.

Również przyznać należy, że tegoroczne imprezy wchodzące do rozgrywki o tytuł Mistrza Polski jak: Wyścig Płaski w Łodzi, Wyścig górski na Krzyżówce, Międzynarodowy Raid i Wyścig Tatrzański, wykazały duże posunięcia i sprężystość Automobilklubu Polski który je organizował.

Marjan Krynicki.

KRONIKA AUTOMOBILOWA.

Międzynarodowy Raid Alpejski.

W dniach od 7 do 12 sierpnia rozegrany został doroczny międzynarodowy Raid Alpejski, którego trasa, długości 2661 km. prowadziła w pięciu etapach z Monachjum do Medjolanu, przechodząc przez terytorja Niemiec, Szwajcarji, Austrji i Włoch. Raid przechodził przez wszystkie *najuciążliwsze alpejskie przełęcze*, to też stanowił on bezwątpienia najtrudniejsze zawody turystyczne tegorocznego sezonu, zwłaszcza, że przepisane szybkości przeciętne były bardzo wysokie.

Nic dziwnego, że w tak trudnych warunkach z pośród 86 startujących samochodów do celu doszło tylko 47, przyczem nie obeszło się bez ciężkich wypadków. *Cały szereg wozów uległo rozbiciu na trudnych wirażach* alpejskich, wielu też kierowców i pasażerów odniosło poważne obrażenia.

Z licznych zespołów fabrycznych trudny ten Raid potrafiły ukończyć w komplecie tylko dwa teamy niemieckich marek Hansa i B. M. W. Z zachowaniem przepisanej przeciętnej szybkości przybyło do celu 30 kierowców, podczas gdy reszta miała opóźnienia na poszczególnych etapach. W tej drugiej grupie znalazł się jedyny polski kierowca *Adam hr. Potocki* na samochodzie Austro Daimler, który *przebył w doskonałej formie całą drogę*, mając tylko na jednym etapie kilka minut spóźnienia.

Angielskie Tourist Trophy.

Na obwodzie szosowym w pobliżu Belfastu rozegrane zostały w dniu 17 sierpnia wyścigi samochodów sportowych o angielskie Tourist Trophy. Dystans wynosił 659 km. *Startowała ogroma liczba 63 samochodów*, reprezentujących przemysł całej niemal Europy, a nie brakło również wozów amerykańskich. Był to zatem niewątpliwie największy i najbardziej interesujący wyścig tegorocznego sezonu.

W zawodach mogły brać udział maszyny wszystkich kategorji, a wyrównanie szans osiągnięto przy pomocy handicapu.

Po niezmiernie interesującej walce do celu przybył pierwszy *znakomity kierowca niemiecki Rudolf Caracciola* na wielkim samochodzie Mercedes Benz z kompresorem. Przebył on wyznaczony dystans w czasie 5 godz. 37 m. 40 s. z szybkością średnią 117 km./g. Drugim był Campari na wozie Alfa Romeo, a trzecim Frazer Nash na maleńkim samochodzie Austin.

Podczas zawodów wydarzyło się wiele wypadków. Kierowca Clark poranił się tak dotkliwie, że następnego dnia zakończył życie w szpitalu.

Wyścigi na wzniesieniu Klausen.

Największy wyścig górski w Europie, urządzany na wzniesieniu Klausen w Alpach szwajcarskich, odbył się w dniach 17 i 18 sierpnia. Rozdział zawodów na dwa biegi wprowadzony został skutkiem wielkiej ilości zawodników. Mianowicie *zgłoszono do konkurencji 138 samochodów i motocykli*, to też było niemożliwością rozegrać zawody jednego dnia, zwłaszcza, że trasa wyścigu jest bardzo długa, gdyż wynosi 21,5 km.

Najlepszy czas uzyskał w samochodowych wyścigach doskonały kierowca francuski Chiron na wyścigowym samochodzie Bugatti, zużywając na przebycie trudnej trasy 16 m. 42,6 s. Pobił on w ten sposób rekord wzniesienia Klausen, rozwijając szybkość przeciętną 77,250 km./g. Drugi z kolei czas, o trzy sekundy gorszy od zwycięscy, wykazał niemiecki kierowca Stuck na wyścigowym samochodzie Austro Daimler.

Nalepszy czas w klasie samochodów sportowych, 17 m. 57,6 s., osiągnął Kalnein na samochodzie Bugatti, a w klasie wozów turystycznych, Gacon na szwajcarskiej maszynie Martini wykazał najlepszy czas 20 m. 15,2 s. Wreszcie najlepszy motocyklista Gall na motocyklu Standard 500 ccm., pobił rekord w czasie 17 m. 27,4 s. z szybkością przeciętną 74 km./g.

TOURIST TROPHY.

Największe angielskie zawody motocyklowe.

Angielskie Tourist Trophy mianują się największemi zawodami świata, zawodami największej tradycji, zawodami zawodów i t. p. Zawody te zasługują w zupełności na powyższe nazwy, które im nadaje świat sportowy. *Żadne zawody świata* nie wywołują tyle poruszenia wśród motocyklistów. Już na wiele tygodni przed rozpoczęciem zawodów pisma sportowe są *przepełnione wiadomościami* o tem jakie maszyny i jacy zawodnicy mają w tych zawodach startować, jak odbywa się trening i kto ma największe szanse zwycięstwa.

W Anglji jak wiadomo są zabronione wszelkie zawody na drogach publicznych. Dlatego też terenem Tourist Trophy już od szeregu lat jest wyspa Man, dookoła której prowadzi tor, który rok rocznie staje się widownią największych *zawodów motocyklowych świata.*

Tor wyścigowy ma obwód 66,757 klm. i jest uważany za najtrudniejszy na świecie. Zakręty toru Nürnburskiego są coprawda bardziej ostre, lecz w całości nie można nawet porównać oba te tory w stosunku trudności jazdy. Trudność jazdy na torze wyspy Man powoduje ta okoliczność, że tor ten daje możność rozwijania znacznych szybkości, a zakręty jego są położone w ten sposób, że motocyklista *do ostatniej chwili nie widzi ich dokładnie* i zdaleka nie jest w stanie zdać sobie sprawy, czy zakręt jest ostry czy też łagodny.

Zawody odbywają się dla trzech kategorji: do 250 cm³ 350 cm³ 500 cm³. Zawodnicy w każdej z tych kategorji muszą okrążyć tor 7-miokrotnie. W ten sposób długość drogi przebytej w czasie zawodów stanowi 452,299 klm.

Przemysł angielski wykorzystuje w ogromnym stopniu doświadczenia tych zawodów i dzięki im właśnie w znacznej mierze zawdzięcza techniczną doskonałość i światową popularność swych motocykli.

Tourist Trophy po wojnie stało się zawodami prawie wyłącznie angielskiemi. *Anglicy są panami w tych zawodach* i rzadko się zdarza by jaki cudzoziemiec zdołał zająć w tych zawodach miejsce godne uwagi. Po wojnie światowej nie było jeszcze wypadku, by zwycięzcą w Tourist Trophy został cudzoziemiec na nie angielskiej maszynie. Taki wypadek miał miejsce raz jedyny przed wojną, w roku 1911 gdy tryumfowali Amerykanie na Indjanach.

Tegoroczne Tourist Trophy przewyższa swą wspaniałością poprzednie, zawdzięczając to przedewszystkiem świetnemu rozwojowi angielskiego przemysłu motocyktowego doby dzisiejszej. Cudzoziemcy, przyjmujący udział w zawodach startowali na maszynach angielskich. *Jedyny wyjątek stanowi włoski zawodnik* Pietro Ghersi, który startuje rok rocznie na włoskiej maszynie Motto Guzzi i jest zawsze najniebezpieczniejszym rywalem najlepszych angielskich zawodników. Tak np. w ubiegłych zawodach zajął drugie miejsce w kategorji lekkiej, pozostając w tyle zaledwie o 20 sekund za zwycięzcą Johnsonem, po walce która dała widzom najwyższe napięcie nerwów i emocję. Każde wielkie zawody mają swoją historję, swoją tradycję i swych bohaterów. Bennet, Handley, Simpson, Rowley, Dodson, Grabtree, Walker i Woods i inni mają światową sławę i są dobrze znani wszystkim, kto się interesuje sportem motocyklowym. Jak narody antyczne czciły swych bahaterów sportu, tak *i my w wieku XX czcimy bohaterów sportu i postępu* technicznego, nie wahających się ryzykować swem życiem dla jego rozwoju. Dwuch takich nowoczesnych bohaterów sportu motorowego padło w roku bieżącym na polu walki.

Są to — Asbby i Lamb.

Tegoroczne Tourist Trophy odbyły się 10, 12 i 14 czerwca. W pierwszym dniu odbyły się zawody juniorskie. Zwycięzcą w nich został Hicks (Velocette) 1:37:25 (przeciętna szybkość 69,73 mil na godzinę. Hicks startował na Tourist Trophy po raz drugi. W roku ubiegłym na tym torze ukazał się po raz pierwszy. Ostatnim jego wyczynem było *przejechanie 100 mil w ciągu jednej godziny* na maszynie o pojemności 350 cm³.

Drugie miejsce zajął Handley, który jeździ na Tourist Trophy od roku 1922. W roku 1925 zwyciężył on w kategorji juniorskiej i ultra lekkiej. W roku 1926 był drugim w kategorji seniorskiej. W roku 1927 zwyciężył w kategorji lekkiej.

Zawody w kategorji lekkiej odbyły się 12 czerwca. Zwycięźył S. A. Crabtree (Excelsior) 4:08:10 rozwijając szybkość przeciętną 102,2 klm. na godzinę.

Drugie miejsce zajął K. Twemblow (DOT) 4:13:25 (przeciętna szybkość 100,08 klm. na godzinę).

Trzecie miejsce zajął Longman (O.K. Supreme) 4:16:35 (szybkość przeciętna 98,84 klm. na godzinę).



Hicks i Bennet, obaj na motocyklach Velocette w pełnym biegu, na jednym z najniebezpieczniejszych wiraży angielskich Tourist Trophy. Hicks wygrał bieg w k. junjorskiej, Bennet zajął trzecie miejsce. — U góry na tle trasy A. T. T., S. A. Crabtree, zwycięsca w kat. mot. lekkich.

Zwycięsca w biegu S. A. Crabtree ma 42 lata. Ma on za sobą szereg pięknych wyczynów na kontynencie, dokonanych na motocyklach własnej fabryki Crabtree i na Excelsiorze.

Zawody w kategorji seniorskiej odbyły się 14 czerwca.

Zwycięscą w seniorskich zawodach Tourist Trophy 1929 r. jest C. Y. P. Dodson (Sunbeam), w całkowitym czasie 3:39:59, odpowiadającym przeciętnej szybkości 115,40 kilometrów na godzinę.

Drugie miejsce zajął Alec Bennett (Sunbeam) 3:44:47 (przeciętna szybkość 70,51 mil na godzinę).

Trzecie miejsce zajął Tyrell-Smith (Rudge-Whitworth) 3:45:37.

Czwarte miejsce — Hunt (Norton) 3:45:54.

Piąte miejsce — E. Nott (Rudge Whitworth).

Szóste miejsce — Hicks (349 cm³ Velocette).

F. M.

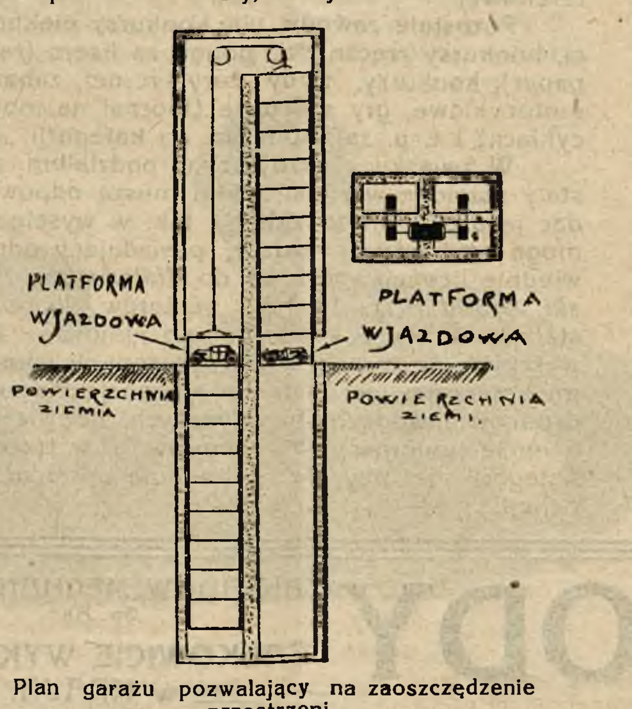


Zakręt Governos Bridge wymaga od zawodnika niezwykłej zręczności w jeździe.

NOWE METODY BUDOWY GARAŻÓW

dają oszczędność i bezpieczeństwo.

W Anglji urzeczywistnia się pomysł budowania garaży w kształcie wież. Garaże takie ze względu na swe niepowszednie zalety, winny znaleść szerokie zastosowanie. Dają one ogromną oszczędność przestrzeni łatwe wprowadzenie i wyprowadzenie samochodu, oraz zabezpieczają przed wielu wypadkami, które mają miejsce w zwykłych garażach i tem samem wyższość ich nad zwykłymi garażami jest niezaprzeczona.



Plan garażu pozwalający na zaoszczędzenie przestrzeni.

Garaże wieżowe składają się z szybów głębokości 70 stóp, oraz z wież tej samej wysokości, wzniesionej nad szybami. Cztery lub więcej kolumn, obejmujących szyb i wieżę, tworzy całość, zajmującą stosunkowo bardzo małą przestrzeń. Kolumny takie zostają podzielone na dwie połowy, w każdej zaś z nich znajduje się rodzaj windy, podzielonej na klatki. Windy są zawieszone na linach przeciągniętych przez bloki w ten sposób, że gdy jedna winda znajduje się w dolnym szybie, to winda z drugiej strony znajduje się w górnym szybie. Jeżeli przyjmiemy, że każda klatka będzie miała 7 stóp wysokości, to w każdym szybie będzie się znajdować 10 klatek, w każdej zaś z nich można będzie umieścić jeden samochód. Windy są poruszane w zwykły sposób na podobieństwo wind domowych.

Samochody są wprowadzone do klatek przez odpowiednie bramy, znajdujące się na poziomie ulicy, przyczem klatki można tak ustawić, aby można było wprowadzić jednocześnie dwa samochody, względnie aby można było jeden samochód wprowadzić i jeden wyprowadzić. Każdą klatkę można doprowadzić do poziomu platformy wjazdowej, jak w zwykłej windzie automatycznej. Jedno źródło siły w zupełności wystarcza do swobodnego poruszania obu wind.

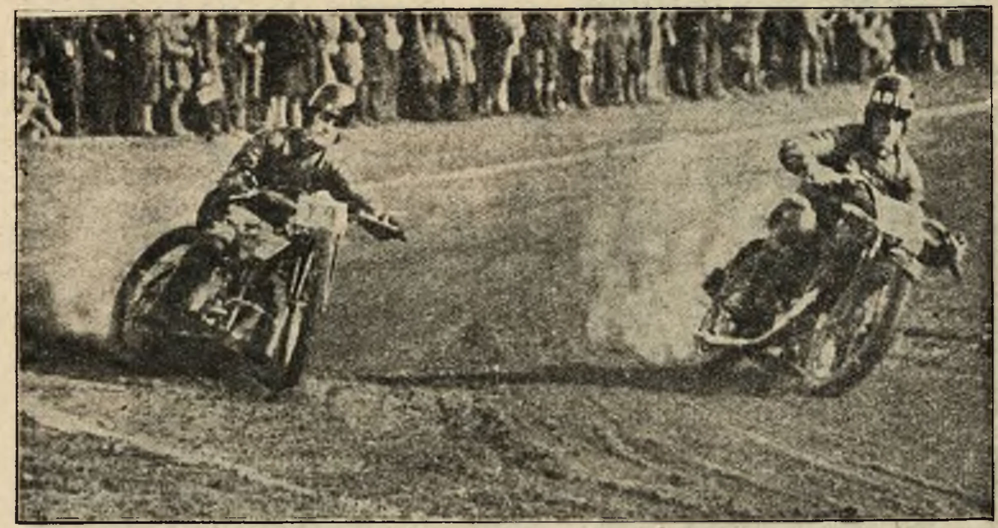
Gdyby tak u nas zajęto się sprawą budowy garaży, a brak ich odczuwa się wielki.

R. M.

PIERWSZE NIEMIECKIE ZAWODY

na płaskiej drodze.

Hamburg jest pierwszym miastem w Niemczech, które uzyskało specjalny tor do zawodów motocyklowych na płaskiej drodze. Niedawno tor ten został otwarty, a pierwsze zawody w Niemczech na płaskiej drodze wywołały wielkie zainterosowanie i *zebrały 20.000 widzów*. Tow. Akc. Hamburger Motordrom A. G. założeniem toru motocyklowego o drodze płaskiej dokonało czynu godnego uznania, pod względem sportowym, a zarazem jak widać zrobiło świetny interes finansowy. Zawodnicy niemieccy, nie posiadający jeszcze rutyny w jeździe na płaskich drogach, wykazali bardzo dobrą formę i opanowanie maszyn. Na otwarcie toru *zostali zaproszeni sławni angielscy zawodnicy* na drogach płaskich, celem pokazania publiczności i motocyklistom niemieckim, jak się jeździ na płaskiej drodze w wielkim stylu. W pierwszym biegu zwyciężył Strachnitz, który wykazał się świetną jazdą już w czasie treningu. Strachnitz przejechał angielską milę w czasie 1 minuty 25,3 sekundy i ustalił w ten sposób *pierwszy rekord na hamburskiej płaskiej drodze*. Drugie miejsce zajął Heinrichs, trzecie Niss. W dalszej jeździe wystąpili w piękny sposób Walter, Ryle, Danove, Nils, Soerens. Zawodnicy ci nie zdołali jednak z powodu nieznajomości drogi, pobić czasu Strachnitza.



Zamiłowanie do zawodów motocyklowych na drogach płaskich wzrasta w całej Europie. Fotografja przedstawia piękny moment jazdy na zakręcie, w czasie zawodów w Hanowerze.

Goście angielscy wykazali się rzeczywiście *jazdą godną podziwu*. Bohaterem dnia był Ginger Lees, który zwyciężył w pierwszej jeździe przed Woodem i uzyskał pierwsze miejsce w finale przed Woodem i Corneyem. W jeździe brali udział Duńczycy, Anglicy i Niemcy. Pierwsze miejsce zdobył Duńczyk Hansel, drugie Anglik Wilcock i trzecie Niemiec Strachnitz.

W czwartym okrążeniu *zwycięzcami byli tylko jeźdźcy zagraniczni*. Pierwszy bieg wygrał Anglik Lees, drugie Duńczyk Soerensen. Ci dwaj zawodnicy w tym samym porządku obsadzili miejsca w finale. *M.*



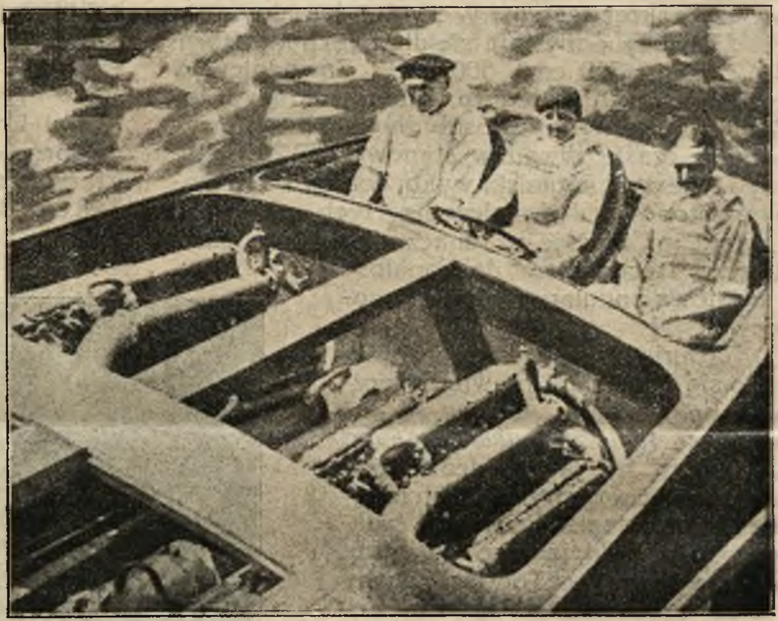
Technika jazdy na drogach płaskich znacznie różni się od jazdy na gościńcach lub drogach betonowych. Szczególnie ciekawy moment jazdy przedstawiają skręty.

„ESTELLE IV."

P. M. B. Carstairs, która w ubiegłym roku usiłowała zdobyć dla Anglji, podczas Międzynarodowych Zawodów Brytyjskich, puhar; zbudowała obecnie w swoich prywatnych warsztatach łódź motorową *„Estelle IV"*. Łódź posiada 35 st. długości i zaopatrzona jest w trzy silniki Napier-Lion, *mogące łącznie rozwijać siłę 3000 KM.* Silniki te są identyczne z silnikami, użytemi przez Henryka Seegrave i kpt. Malcolma Campbell. „Estelle IV" może rozwinąć szybkość 105 mil godz., przyczem każdy silnik robi 3000 obrotów na minutę, napęd odbywa się za pomocą sprzęgła i zwiększonego zmiennika. Śmigi robią 5000 obrotów na minutę. Próby z łodzią odbędą się na jeziorze Muskoka, Ontario.

P. Carstairs, która sama będzie prowadzić „Estellę", towarzyszyć będą jej dwaj mechanicy. Łódź zostanie zaopatrzona w 150 galonów benzyny. Ilość ta w zupełności wystarczy, do jedno-godzinnej jazdy z najwyższą szybkością.

Zawody, które się odbędą na przestrzeni 40 mil, będą miały miejsce w Detroit dnia 31 sierpnia, oraz 1 i 2 września.



Część środkowa „Estelli". Uwidocznione są silniki Napier-Lion. Przy sterze: p. Carstairs, z lewej—kpt. C. Marschall, z prawej—inż. Joe Harris.

WITOLD RYCHTER.

Zawody motocyklowe.

Dążenie do szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, spowodowało zastosowania motoru benzynowego do roweru, który w ten sposób przekształcił się w motocykl. Prymitywny ten środek lokomocji, był stale ulepszany, przyczem zostały powoli usuwane wady, jak: brak wyłączania silnika, brak zmiany biegów, mała szybkość i t. p., co pociągnęło za sobą konieczność zastosowania lepszego resorowania, dobrych hamulców, obniżenie pozycji jeźdźca i t. p.

Tak ulepszony motocykl stał się nietylko wygodnym środkiem transportu, ale i narzędziem sportu dla ludzi, pragnących współzawodniczyć ze sobą w osiąganiu szybkości i dużych dystansów drogi. Zaczęto ścigać się podczas wycieczek, celem wykazania sprawności osobistej, czy też wartości swej maszyny.

Nasunęły się wówczas poważne wątpliwości; gdyż małe maszyny konkurowały z dużemi, specjalne ze zwykłymi i zaszła konieczność unormowania zawodów, by wyniki były sprawiedliwe i racjonalne.

Po dokładnem zbadaniu rodzaji zawodów podzielono je na kilka zasadniczych kategorji a mianowicie:

a) *wyścigi*
b) *zadowy turystyczne*
c) *wycieczki i zabawy*

Do kategorji wyścigów zaliczone są wszelkie zawody, gdzie decyduje najkrótszy czas, a więc wszelkie rekordy, wyścigi sezonowe i torowe, wyścigi kilkudniowe i t. p.

Do kategorji zawodów turystycznych, należą raidy, zjazdy gwiaździste, konkursy jazdy terenowej.

Pozostałe zawody, jak: konkursy piękności, konkursy zręczności, pogoń za lisem (rally paper), konkursy jazdy turystycznej, zabawy motocyklowe, gry sportowe (footbal na motocyklach) i t. p. zaliczone są do kategorji „c".

W związku z powyższym podziałem, zostały ustalone warunki, jakim muszą odpowiadać jeźdźcy i motocykle. I tak: w wyścigach mogą brać udział jeźdźcy, posiadający odpowiednie licencje sportowe: do *Mistrzostwa Polski, Grand Prix*—licencje seniorów, do pozostałych—licencje seniorów lub juniorów. Do wyścigów na torach, z podwyższonymi wirażami, konieczna jest dodatkowa licencja, na autodrom, w zawodach turystycznych obowiązują licencje juniorów, lub seniorów, a w trzeciej kategorji jeźdźcy nie potrzebują posiadać licencji.

Również warunki, którym odpowiadać muszą motocykle, uzależnione są od rodzaju zawodów. Regulaminy sportowe dokładnie określają te wymagania, jak: budowa maszyny, wymiary opon, kierownika, wózka, ciężar, tłumiki, sygnały etc. przyczem najlżejsze warunki są dla wyścigów, gdzie motocykle mogą nie posiadać tłumików, sygnałów, światła, a na torach mogą startować bez błotników, skrzynek przekładniowych, sprzęgieł, a nawet hamulców.

Na raidach i zjazdach wymagania techniczne zwiększają się, gdyż motocykle muszą odpowiadać już wszelkim warunkom i przepisom o ruchu kołowym po drogach publicznych.

W ciągu ostatnich lat, sport motocyklowy rozwinął się już tak dalece, iż wytworzył się podział wśród motocyklistów na poszczególne grupy — nastąpiła specjalizacja.

Jeźdźcy obrali sobie pewne działy sportu i w nich pracują usilnie. I tak powstała grupa jeźdźców—specjalistów od wyścigów, którzy przeważnie nie biorą żywego udziału w raidach i wycieczkach, ale nie opuszczają żadnej okazji do zawodów o szybkość, wykazując stale olbrzymią brawurę i opanowanie maszyny. Do czołowych jeźdźców wyścigowych polskich, należą mistrze tej miary, jak: *Buda, Rudawski, Choiński, Avensleben, Poschadel* senior i junior, *Koszczyński, Turkiewicz, Ra-*

dzicki, Smuda, Bielawski, Kołaczkowski, Wargin, Heryng, Fischer v. Mollard, Aksman, Matczak, Mandelt, Grabowski i inni. Posiadają oni specjalny charakter, różniąc się od innych tem, że obracają się stale w szybkościach powyżej 100 klm/godz., która to szybkość dla przeciętnego motocyklisty jest prawie nie do osiągnięcia. I co ciekawsze, że nie przyznają się oni do tych szybkości, gdyż 120 kl/godz., to jest dla nich bardzo wolno, tak wolno, że nie warto o tem mówić. Trzeba bowiem wiedzieć kochanym Czytelnikom, że najgorszy motocyklista *zawsze będzie szeroko opowiadał*, że jeździ stale 100 klm/godz., a w rzeczywistości, gdy dokładnie sprawdzić czas przejazdu jednego kilometra, to okaże się, że szybkość waha się około 70 — 80 klm/godz., a tylko licznik pokazuje tak dużo. Wyścigowcy zaś wiedzą, co to jest 100 klm/godz. i tem się różnią od innych kolegów.

Jeźdźcy wyścigowi dzielą się jednak, na dwie kategorje: szosowych i torowych, przyczem rzadko się zdarza, by jeden jeździec jeździł dobrze na torze i na szosie.

Najliczniejsza jest grupa raidowców, których zadaniem jest nie osiąganie szybkości, a regularność na dużych dystansach. Ich motory przygotowane są do długich, jazd wygodne w prowadzeniu i dobrze resorowane, aczkolwiek nie przekraczają przeważnie szybkości 90 klm/godz. Zawodnicy powyższej grupy odznaczają się dokładną znajomością szos, fenomenalną wytrzymałością i dużą rutyną turystyczną, są wśród nich jeźdźcy, którzy potrafią przejechać, nie zsiadając prawie z motoru, przeszło 900 klm., co jest nielada jakim wyczynem sportowym. To też raidowcy *cieszą się dużym szacunkiem rasowych wyścigowców.*

Są również specjaliści od akrobacji. Dokonywują oni cudów z maszyną, która w ich ręku zmienia się z groźnego potwora motorowego w posłuszne dziecko. Jeżdżą oni na maszynie wszelkiemi sposobami: przodem, tyłem, na jednej nodze stojąc na siodełku, skacząc z motocyklem przez rowy i płoty, przejeżdżając na dwóch kołach z wózkiem po wąskiej kładce i t. p. Jeźdźcy ci są przeważnie wyścigowcami, gdyż tylko wyścig zmusza zawodnika, do tak nadzwyczajnego opanowania maszyny.



WILKUS i BOGUSŁAWSKI.
Pierwszy, świetny długodystansowiec — drugi, specjalista od akrobacji i ewolucji na motocyklu. Obaj członkowie Śl. Klubu Motocyklowego.

Najtrudniejszymi, a jednocześnie *najpoważniejszymi zawodami w sezonie*, są wyścigi o Mistrzostwo Polski i Grand Prix, które odbywają się na dystansie około 300 klm. i gromadzą na starcie elitę jeźdźców polskich i zagranicznych. Walka zwykle jest zacięta i wyczerpująca, tak dla jeźdźca jak i dla maszyn. Dlatego też każdy na długo przed biegiem trenuje się zawzięcie i wytrwale, przygotowując sobie motocykl, który nie zawiedzie.

Musi on w ciągu kilku godzin wykazać maximum wydajności i wytrzymałości, gdyż o zwycięstwie decydują sekundy, a zwycięstwo daje zaszczytny tytuł Mistrza Polski.

Może się wydawać niezrozumiałem, że z tych wyścigów wychodzi kilku Mistrzów. Dzieje się to dlatego, że motocykle podzielone zostają na klasy, zależnie od litrażu. Są więc klasy: 250, 350, 500 i ponad 500 cm.³ Ponieważ motory małe nie mogą konkurować z dużymi, przeto *współzawodniczą między sobą w klasach* i dlatego mamy mistrzów poszczególnych klas. Prócz tych tytułów wszyscy zawodnicy stają do nagrody *„Grand Prix Polski"*, które otrzymuje jeździec osiągający najlepszy czas z pośród wszystkich zawodników. Jak widać, bieg ten jest niezmiernie interesujący, dlatego więc gromadzi na starcie najwybitniejszych jeźdźców, najlepsze maszyny i tysiące widzów, śledzących z zapartym oddechem przebieg zawodów.

Handel samochodami używanymi zwiększa ilość odbiorców.

Zagadnienie handlu samochodami używanemi, jest często uważane za pewnego rodzaju groźbę dla handlu samochodowego wogóle, w rzeczywistości jednak jest pod względami czynnikiem wysoce dodatnim. Przedewszystkiem handel samochodami używanemi udostępnia posiadanie własnego samochodu, osobom nie mogącym sobie pozwolić na kupno nowej maszyny, nawet najtańszej. Ma to ten skutek również, że ożywia przemysł i handel samochodowy i zwiększa stan posiadania samochodowego.

Ponadto handel samochodami używanemi pozwala kupcowi zaopatrzyć się w większą ilość towaru, przez co *zyskuje on większą ilość odbiorców*. Posiadacz zaś wozu używanego — to przyszły nabywca wozu nowego. Napewno nie omieszka on kupić nowy samochód, gdy mu na to pozwolą środki materjalne.

Gdyby stan posiadania samochodowego, który zawdzięczać należy handlowi samochodami używanemi, nie wzrastał stale, to napewno zanikłaby racja bytu tak wysoko dziś postawionych stacji obsługi, punktów sprzedaży opon, stacji benzynowych i t. d. Dalej — taka nadmierna redukcja w obronie zmniejszyłaby operacje finansowe, co pociągnęłoby za sobą drożyznę, a co za tem idzie — dalsze zmniejszenie zbytu.

Ulepszone stopy metalowe, udoskonalenie konstrukcji i godne uwagi postępy, dokonane w dziedzinie pokonania wibracji w wielkim stopniu posunęły techniczną stronę naszych wozów. Nowoczesne ulepszenia w dziedzinie oliwienia, sączków do oliwy, wentylacji, wałów korbowych i t. d. zapewniają zmniejszone zużycie samochodu. Chromo - platynowanie, barwniki oraz lakiery sprawiają, że wozy długo wyglądają jak nowe, co w znacznej mierze ułatwia obrót samochodami używanemi. Wszystkie te ulepszenia *wywierają niezaprzeczony wpływ na rozwój handlu samochodami używanemi*.

Oczywiście sprzedawca zetknie się zawsze z pewnemi problemami natury ekonomiczno - technicznej, lecz zwiększy to tylko jego doświadczenie i wyrobienie, co będzie bardzo korzystne dla posiadacza i dla sprzedawcy samochodu.

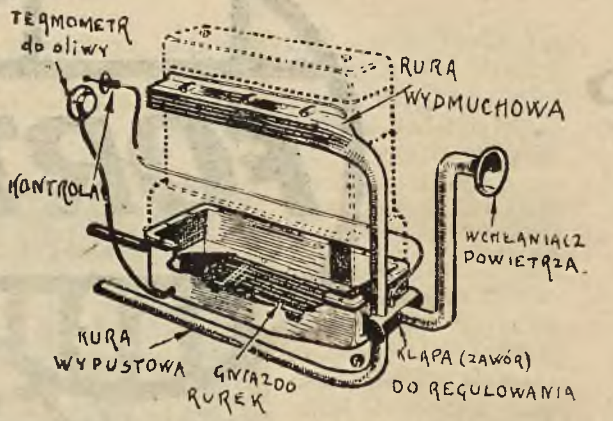
Krótko mówiąc, problem wozów używanych, z punktu widzenia najbardziej ekonomicznego, wraz z jego największemi zawikłaniami, *jest potężnym i życiowym czynnikiem*, bez którego przemysł automobilowy byłby o dużo mniej ruchliwy.

Rozwiązanie problemu utrzymania temperatury oliwy.

Sprawa kontrolowania temperatury oliwy przy wozach sportowych i turystycznych, jak dotąd nie była rozpatrywana. Jedynie konstruktorzy wozów wyścigowych, badali ten problem, lecz nie z bardzo dodatnim wynikiem. Jest rzeczą wiadomą, że puszczony w ruch silnik szybko rozgrzewa się, bo ciepło jego udziela się oliwie, która nadmiernie ogrzana traci swe właściwości oliwiące, aż do chwili kiedy nie ochłodnie.

Obecnie możemy podać opis ostatnio skonstruowanego przyrządu, służącego do kontrolowania temperatury oliwy. Nowo skonstruowany przyrząd umożliwia ochładzanie oliwy nawet wówczas, gdy wóz jest w pełnym biegu. Ponadto pozwala on również i na ogrzewanie oliwy. Do celu tego zostało zużytkowane gorąco gazów wydmuchowych.

Jak widzimy z zamieszczonego rysunku, poniżej poziomu oliwy, przeprowadzono szereg rurek, które są połączone z zaworem. Przez rurki te przepływa zimne powietrze lub rozgrzane gazy wydmuchowe. Przy ruszeniu z miejsca zawór zostaje w ten sposób nastawiony, że gazy wydmuchowe przepływają przez rurki, ogrzewając oliwę. Z chwilą gdy oliwa została dostatecznie ogrzana, przełączenie zaworu daje łatwo dostęp zimnemu powietrzu, które wchodzi przez wchłaniacz powietrza, skierowany w kierunku biegu samo-



Regulator „Belaric", służący do kontrolowania temperatury oliwy w silniku.

chodu. Zimne powietrze ma dostęp do wyżej wspomnianych rurek. Ponadto przyrząd jest zaopatrzony w termometr, wskazujący stopień nagrzania oliwy.

Przyrząd do kontroli temperatury oliwy, jest wprowadzony na rynek automobilowy pod nazwą „*Belaric*", a niska jego cena pozwala na zainstalowanie go do każdego samochodu. Został on wypuszczony na rynek przez *Accurate Recording Instrument Co. Manor Road, Teddington, Anglja.* Czytelnicy, których regulator „*Belaric*" bliżej zaciekawia, mogą otrzymać bliższe informacje bezpośrednio od produkującej go wytwórni.

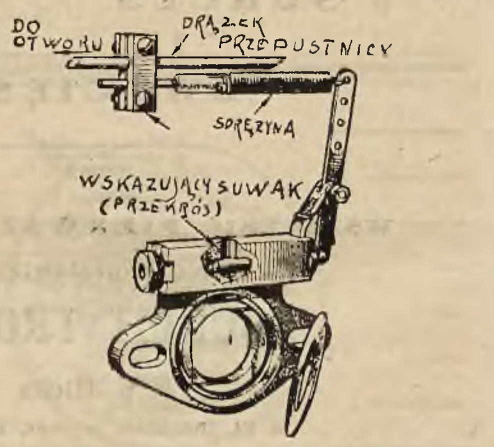
Przyrząd do oszczędzania benzyny.

Jest rzeczą wiadomą, że bardzo duża część benzyny, dostarczonej do silnika, ulega roztrwonieniu, skutkiem czego energja wytwarzana jest tylko częścią energji potencjalnej, doprowadzanej do zbiornika. Składa się na to bardzo wiele czynników, z których najważniejszym jest niedoskonałość mieszanki, dostarczanej przez rurę doprowadzającą. Mieszanka jest raczej mokrą mgłą, a nie gazem. Ma to ten skutek, że pewna część cząsteczek płynnej benzyny zostaje uniesiona przez powietrze, nie ulegając pożytecznemu spaleniu.

W celu usunięcia tego braku, został skonstruowany, po wielu długich doświadczeniach, przyrząd wzburzający mieszankę. Wzburzenie mieszanki powoduje rozbryzgiwanie cząsteczek benzyny i zmieszanie się jej z powietrzem. Wynalazca wyszedł z założenia, że cel ten da się najlepiej osiągnąć za pomocą strumienia powietrza, wyrzucanego z niezmierną szybkością. Powietrze to zostaje wciągnięte do silnika, wraz z mieszanką i służy do zaopatrzenia go w tlen, który jest potrzebny po zużytkowaniu materjału pędnego.

Przyrząd ten nie można uważać za dodatkowy zawór powietrzny, ponieważ celem jego nie jest polepszenie jakości mieszanki, dostarczanej do gaźnika lecz wzburzenie mieszanki, aby można ją było całkowicie zużyć.

Przyrząd ten został umieszczony między gaźnikiem i rurą wpustową, jak widać na załączonym rysunku. Posiada on okrągły przewód, łączący się z rurą wpustową za pomocą stykających się rowków, przez



które przepływają strumienie powietrza. Dopływ powietrza jest regulowany przez suwak, połączony z drążkiem, biegnącym od pedału akceleratora do przepustnicy. Powietrze zaczyna przepływać przez przyrząd z chwilą, gdy przepustnica się otwiera, a przestaje gdy się przepustnica zamyka. W przyrządzie została umieszczona sprężyna w celu zabezpieczenia poszczególnych części od uszkodzenia.

Przyrząd został poddany wielu poważnym próbom i okazał się na wysokości swego zadania. Umieszczone na silnikach, gaźniki które były w najlepszym stanie, wykazały oszczędność benzyny od $7\frac{1}{2}\%$ do 20%. Więcej nawet: okazało się, że *oszczędność ta nie została uzyskana kosztem utraty siły*. W niektórych nawet wypadkach po założeniu przyrządu dał się zauważyć przybytek siły.

Niemniej interesującą rzeczą jest fakt, że jeżeli w czasie dużych mrozów naleje się nieco oliwy do otworu powietrznego tego przyrządu, to o wiele łatwiej jest puścić silnik w ruch.

Dalsze prace doświadczalne są obecnie przeprowadzane przez firmę Development of Industries, Ltd., 92. Victoria Street, London, S. W. I., mające na celu przystosowanie tego przyrządu do różnych marek samochodowych.

Z ZACHODU NA WSCHÓD.

Historyk który w przyszłości będzie opisywał bieżący okres lotnictwa nie będzie troszczył się o tytuł swojego dzieła; niewątpliwie będzie brzmiał on:— „okres lotów atlantyckich.

Jeżeli rzucimy okiem na dziesiejszą już bardzo bogatą historję lotów atlantyckich, w szczególności na loty nad północnym Atlantykiem to zauważymy, że zasadniczo dadzą się one podzielić na dwie grupy: na loty w kierunku wschodnim t. j. ku Europie i na loty w kierunku zachodnim, ku Ameryce Północnej.

Przelotów z Ameryki do Europy dokonano kilkakrotnie: pierwszymi byli Anglicy, a mianowicie Alcock i Brown, którzy w roku 1919 dokonali przelotu między Nową Zelandją a Irlandją na przestrzeni 3.040 km. W roku 1927 przeleciał Atlantyk Lindbergh, przelatując przestrzeń przeszło 5.000 km.; w kilka dni potem wyczyn

JANUSZ MEISSNER por. pilot. *(Dokończenie)*

MORANE Nr. 50.19.

(Nowela)

W pewnej chwili, kiedy maszyna znalazła się nawprost okien Krzemińskich, silnik ścichł nagle i tylko śmigło — widoczne teraz w powolnym ruchu wirowym — mełło bezgłośnie prąd przepływającego powietrza.

Potem płatowiec przechylił się w lewo, zawisł przez moment prawie nieruchomo na jednem miejscu i spłynął w glisadzie tak blisko, że pani Hanka instynktownie cofnęła się ku drzwiom w obawie, iż uderzy skrzydłem w jej balkon.

Nagle silnik zafurczał, spychając pod siebie długi, karbowany ogon błękitnego dymu, i maszyna podciągnięta do „*beczki*" przerzuciła się w krótkim, jak myśl, skręcie przez prawe skrzydło.

Pani Hanka zobaczyła dolne powierzchnie płaszczyzn nośnych z czerwonobiałemi szachownicami wojskowych znaków, podwozie, wychylające się z pod kadłuba i zataczające ostry łuk dokoła podłużnej osi samolotu, podciągnięte i skręcone stery ogona i — przez mgnienie oka — sylwetkę pilota w skórzanym kombinezonie, w haubie i w okularach, wiszącą głową wdół; a potem już tylko rozszalały pędem, zadarty wgórę wiraż płatowca między dachami sąsiednich kamienic.

Twarzy pilota nie widziała wprawdzie wyraźnie i nie poznałaby jej w ciasnem obramowaniu hauby, pod zakrywającemi oczy szkłami, ale była już zupełnie pewną, kto prowadził „zwarjowanego" Morane'a: ta sama płynna *glisada*, ten sam przerzut przez skrzydło w „*beczce*", ten sam ostry, ściągnięty wiraż... Tylko dziś niżej jeszcze, niż parę dni temu, tak nisko, że zdążyła odczytać numer maszyny, wymalowany białą farbą na burcie kadłuba: *50.19*.

Ten dowód pamięci porucznika Ostoi wydał jej się bardzo ładnym i delikatnym. Myślała o nim już z lekkim sentymentem: przyjemnie było odbierać tego rodzaju hołdy bez słów. Było w takiem wyrażeniu uczuć coś rycerskiego, coś, co w dawnych romantycznych czasach wyrażano przez noszenie wstęgi o barwach pani swych myśli i serca.

Pani Hanka poczuła się dumną: miała swego błędnego rycerza, który nie żądał przecież nic wzamian za swe uczucia. I ten stosunek królowej do zakochanego w niej pazia podobał się pani Hance berdzo.

Sentymencik dla Ostoi nie kolidował ani trochę z uczuciem pani Krzemińskiej dla męża. Z czystem sumieniem mogła przyznać się Zygmuntowi do sympatji dla porucznika; wiedziała, że Zygmunt uśmiechnie się tylko wesoło, gdy mu opowie przy obiedzie o dzisiejszej powietrznej wizycie pilota.

Zygmunt jest najlepszym, kochanym chłopcem — pomyślała serdecznie.

I Krzemiński rzeczywiście uśmiechał się wesoło, słuchając tego dnia jej opowiadania: cień z oczu pani Hanki znikł znowu na cały wieczór.

* * *

Odtąd codziennie przez szereg pogodnych dni, które nastąpiły po słocie, około godziny jedenastej przed południem Morane nr. 50.19 zwijał się w efektownym skręcie „*beczki*" po wyjściu płynnego poślizgu na skrzydło, tuż przed balkonem, na którym stała pani Hanka, a potem darł się w spazmie drgających linek po ostrym łuku wgórę z pomiędzy studni wysokich frontów kamienic, aby wreszcie zniknąć w stronie rozbrzęczanego lotniska.

Pani Hanka przywykła do tych codziennych odwiedzin. Stanowiły dla niej jeden z punktów programu każdego przedpołudnia. I czekała zawsze na ukazanie się samolotu z niecierpliwością, jak na coś bardzo miłego i nawet — — drogiego może.

Delikatna nić romantycznego sentymentu, wysnuta z jej duszy związywała coraz silniej myśli pani Hanki z postacią Ostoi, który zdawał jej się być coraz bliższym, mimo, że ani razu nie rozmawiali dłużej w czasie przelotnych spotkań na ulicy i w kawiarni przez tych parę dni.

Przy pierwszem takiem spotkaniu pani Hanka była nieco stremowana i niespokojna: nie chciała, aby Ostoja mówił o swoich lotach pod jej oknami; mogłoby to zepsuć wrażenie, spospolitować poezję, w którą ubrała jego powietrzne „dzieńdobry", mogłoby być inne, niż chciała.

Ostoja nie powiedział ani jednego zbytecznego słowa; popatrzył tylko ze szczerym zachwytem na panią Hankę i, jak zawsze, ucałował jej rączkę nad rękawiczką.

A pani Krzemińska zrozumiała to nieme

jego powtórzyli Chamberlin i Byrd, ten ostatni nawet wśród fatalnych warunków atmosferycznych. Tem samem zagadnienie przelotu przez Atlantyk w kierunku wschodnim należy uważać za rozwiązane.

Natomiast przelotu nad Atlantykiem północnym w kierunku zachodnim t. j. z Europy ku Ameryce *nie dokonano pomimo licznych wysiłków* w tym kierunku. Za częściowe rozwiązanie tej kwestji należy uważać lot płatowca niemieckiego „Bremen" konstrukcji prof. Junkersa, który wystartowawszy (w r. ub.) w Irlandji, po przebyciu nad Atlantykiem około 5.000 km., wylądował nie doleciawszy do celu na pierwszej napotkanej przed gruntem amerykańskim, wyspie (prawie że nie zamieszkałej), zużywając ostatnią kroplę materjałów pędnych. Powodem niepowodzenia wyprawy były złe warunki atmosferyczne, a w szczególności stały wiatr czołowy który znacznie zredukował szybkość postępową płatowca.

Przeglądając próby i usiłowania przebycia Atlantyku w kierunku zachodnim w jednym etapie, zauważymy, że posuwają się one w dwu kierunkach i tak; Niemcy przeważnie do tego celu projektują jednopłatowce z silnikami średniej mocy (ekonomicznemi), za słusznością ich projektów przemawiają wielkie sukcesy amerykanów w lotach atlantyckich. Natomiast projekty francuskie mają zupełnie odmienny charakter, budują oni przeważnie dwupłatowce z silnikami wielkiej mocy (ponad 500 K.M.), a typowym przykładem jest płatowiec ś. p. Idzikowskiego i Kubali.

Analizując wszystkie dotychczasowe loty, za największy wyczyn należy uważać lot którego dokonali dziesięć lat temu Anglicy, Alcock i Brown. Lot swój kontynuowali na dwupłatowcu seryjnym wśród fatalnych warunków atmosferycznych (płatowiec w pewnym miejscu pokrył się cały powłoką lodową) — poczem wylądowali przebywszy 3040 km. (z czego 3.000 wyłącznie nad oceanem) z szybkością 188 km. na god. Znaczny postęp techniki lotniczej, w szczególności rozwój płatowca po wojnie światowej, pozwala w roku 1927 Lindberghowi, Chaimberlinowi i załodze płatowca „America„, pod komendą Byrdy, wyczyn Anglików znacznie poprawić. Dziś lot nad Atlantykiem, nawet w jego najszerszem miejscu, w tym kierunku nie przedstawia nadzwyczajnych trudności.

Natomiast uderza nas fakt, że lotu tego który Alcock i Brown dokonali przed dziesięcioma laty, do dzisiaj, (pomimo wielkiego postępu w lotnictwie), — w kierunku przeciwnym nie dokonano pomimo licznych prób. A nawet słyszy się zdania, że przy dzisiejszym stanie techniki lotniczej, lot nad Atlantykiem w kierunku z Europy ku Ameryce jest nie do dokonania. *Przyczyną tego są fatalne warunki atmosferyczne,* które znacznie redukują w normalnych warunkach świetne własności płatowców.

Dlatego coraz częściej słyszy się zdanie, że dla rozwoju płatowca należy szukać nowych dróg. Do spotęgowania jego zalet nie należy dążyć przez zwiększenie jego mocy silnika, co dotychczas najchętniej czyniono, gdyż granica w tym wypadku jest określoną. Wiadomo, iż ażeby szybkość płatowca zwiększyć przy pomocy silnika dwa razy, moc jego musimy zwiększyć 4 razy, jeślibyśmy chcieli zwiększyć szybkość 3—razy moc musielibyśmy zwiększyć 9 razy (teoretycznie, gdyż praktycznie zagadnienie to przedstawia się jeszcze gorzej). Najlepiej z ilustruje to nam przykład: popularna awionetka niemiecka (o światowej sławie) typu „Klemm" z silnikiem 20 KM. Rozwija ona szybkość 120 km. na godzinę, ta sama awionetka z silnikiem mocy 40 KM., a więc dwa razy mocniejszym, rozwija szybkość 140 km. na godzinę, a więc większą tylko o jedną szóstą.

Dziś do powiększenia szybkości płatowca, a tem samem i jego promienia działania należy dążyć:

1) *przez budowanie płatowców* o jak najmniejszym oporze czołowym (jednopłatowce wolnonioszące mają pod tym względem wielką przyszłość), oraz przez budowanie płatowców o możliwie wielkim ciężarze użytecznym w stosunku do ciężaru własnego konstrukcji.

2) *przez kontyuowanie lotów na wielkich wysokościach* (w stratosferze), gdzie ośrodek ruchu będąc rzadszym wstawia mniejszy opór, a więc płatowiec może większą szybkość rozwinąć.

Ta droga ma przed sobą największą przyszłość, czego dowodem są coraz śmielsze i częstsze projekty w tym kierunku. Jednak postępy w tym wypadku są ściśle zależne od postępów meteorologji lotniczej, dlatego jej należy dziś daleko więcej pracy poświęcić. Jeśli pragniemy atmosferę, pokonać to musimy ją najpierw poznać.

Tadeusz Jakimowicz.

Czy Costes jest zdolnym nawigatorem.

Jak wiadomo, w ślad, bo zaledwie w godzinnym odstępie czasu, za naszymi lotnikami ś. p. Idzikowskim i Kubalą, wystartowali z Paryża, Costes i Le Brix skierowując swój aparat ku New-Jorkowi. Lecz po 20 godzinach zaniechali swój lot nad Atlantykiem i powrócili do Paryża. Pilot Coctes oświadczył wówczas, że lot nad Atlantykiem w kierunku z Paryża do New-Jorku, jest używając jego słów *„dziesięć razy trudniejszy"*. Słowa te szczególne wrażenie wywarły na prasie codziennej całego świata, czego dowodem, że jeszcze ciągle na ten temat obszernie pisze, odnosząc się do całej tej sprawy bezkrytycznie.

A sprawa ta jest bardzo ciekawą. Przedewszystkiem zastanawia jedna rzecz, a mianowicie »dlaczego Costes jest jedynym pilotem francuskim, któremu Minist. lotnictwa (francuskie), pomimo swego oficjalnego zakazu, pozwoliło na lot przez Atlantyk. Wygląda to tak jakgdyby rząd francuski był tego zdania, że z pośród wszystkich pilotów Francji jeden tylko Costes jest zdolny do takiego czynu.

Jak wiadomo lotnikom naszym, ś. p. Idzikowskiemu i Kubali pogoda sprzyjała na całej drodze i gdyby nie fatalny defekt silnika *byliby pierwszymi, którzy ten 10-cio krotnie trudniejszy lot konanali.* Dziwi nas bardzo, ażeby w godzinnym odstępie czasu tak bardzo pogorszyły się warunki atmosferyczne, ażeby aż uniemożliwiły Costes'owi lot. Wytłumaczyć to można tylko w ten sposób, że loty te nie odbywały się na tych samych wysokościach, lecz na różnych, a wiadomo, że z wysokością warunki atmosferyczne a tem samem i lotu—nawet bardzo zmieniają się. Lecz w tym wypadku musielibyśmy postawić zarzut, iż pilot Costes widocznie nie jest zdolnym nawigatorem, jeśli nie potrafił znaleść dla siebie najdogodniejsze warunki lotu. Jednakże nie czynimy mu tego zarzutu, gdyż talent tego lotnika był już wiele razy wypróbowany, a kreślimy tych parę uwag w celu otrzymania głębszych i ściślejszych wiadomości niżli te ciągle powtarzane bezkrytycznie przez prasę codzienną, a które należycie nie naświetlają spraw takich.



Zapisujcie się do L. O. P. P.

spojrzenie lepiej, niż słowa. I zaróżowiła się ślicznie, poczuwszy dotknięcie jego ust na przegubie ręki.

— Do widzenia panu — powiedziała z leciutkim akcentem. Była zupełnie zadowolona: jej błędny rycerz miał takt i umiał zachować dyskrecję nawet w tak subtelnych i niewinnych rzeczach.

Wieczorem, wracając z mężem ze spaceru, przytuliła się do niego mocniej:

— Wiesz, Zygmunt, dobrze mi. Pamiętasz, pytałeś mnie niedawno, czego mi brak; nie umiałam wtedy znaleźć właściwej odpowiedzi. Teraz nie brak mi niczego... I myślę, że to było chyba to: nikt prócz ciebie nie zajmował się mną. O, nie myśl tylko, że twoje uczucie mi nie wystarcza: przecież ty wiesz... — spojrzała z niepokojem w jego oczy.

— Wiem — uśmiechnął się do niej. — Bądź spokojna: nie jestem zazdrosny.

— Zazdrosny?! — O kogo?

— O tego błędnego rycerza, który lata przed twoim belkonem, jak ćma dokoła lampy — roześmiał się wesoło.

— Brzydal! Uważasz mnie za próżną uwodzicielkę serc męskich?

— Ani trochę, choć na miejscu Ostoi robiłbym to samo.

— Doprawdy?

— Ależ tak, zapewniam cię.

— No widzisz. To właśnie było „to". Tak przyjemnie jest otrzymywać subtelne dowody czyjejś bezinteresownej pamięci i sympatji. Przecież to bardzo taktownie z jego strony, że nie mówi o tem ze mną, tylko przelatuje sobie pod oknami, prawda?

— Ostoja jest gentlemanem — powiedział Krzemiński poważnie.

* * *

Ostry, warczący wysiłkiem motoru wiraż załamał się nagle w połowie łuku.

Płatowiec wyszedł gwałtownie wgórę, zwichnął płynną linję krzywizny i runął w lej korkociągu. Za prawem skrzydłem niosła się, zarzucająca na boki, pajęczyna linek nośnych, wyrwanych wraz z okuciami z podłużnicy kadłuba. Motor ścichł na chwilę, potem zawarczał raz jeszcze krótko, rozpaczliwie i umilkł. Coś grzmotnęło o ziemię za ostatniemi domami...

Pani Hanka zerwała się z fotela. Okrzyk przerażenia szarpnął ją za ściśnięte gardło.

— Zabił się — przeleciało przez głowę, jak błyskawica.

Poczuła w piersiach nagły chłód i pustkę, A potem buchnęło jej na twarz gorąco i jedna myśl rzuciła ją ku schodom.

Biegła przez ulicę, potykając się, potrącana przez ludzi śpieszących na miejsce katastrofy. Nikt na nią zważał.

Na rogu musiała przystanąć, nie mogąc złapać tchu. W serce pchnął ją ostry, kłujący ból. U wylotu przecznicy dostrzegła nieruchomy, zszarpany trup samolotu. Bielejące oszczepy, drzazg, podarte, stłamszone ochłapy płótna, rzygający benzyną i smarem silnik i złamany kikut śmigła...

Pani Hance pociemniało w oczach. Ale w ostatniej chwili dojrzała obok rozbitego płatowca wysoką sylwetkę pilota w skórzanym kombinezonie; stał oparty o jakiś parkan i spokojnie palił papierosa.

To jej dodało sił. Opierając się rękami o ściany domów i sztachety płotów, doszła powoli do szczątków maszyny. W tej chwili pilot, który dotychczas odwrócony tyłem do pani Hanki rozmawiał z policjantem, dając mu jakieś polecenia, spojrzał na nią.

Pani Hanka aż zatrzęsła się z wrażenia: to był jej mąż. Z płaczem przywarła do jego piersi, zarzucając mu ręce na szyję.

Gdy już upewniła się, że mu nic nie jest, spojrzała na kadłub Morane'a. *Na nieuszkodzonej części płótna bielał numer 50.19.*

Popatrzyła pytająco na męża. Spuścił oczy. Więc znów spojrzała na numer płatowca. I znów na Zygmunta.

— To był twój Morane? — spytała.

Skinął głową zmieszany i zrezygnowany. Zrozumiała, w oczach jej zapalił się nagle ciepły, dobrze mu znany blask.

A potem — ten blask już został: „cień" znikł na zawsze.

— KONIEC —

POSADY POSZUKIWANE:

SZOFER-MECHANIK, z kursem cywilnym, wojskowym, i praktyką wojsk, poszukuje posady od 1-go lub 15-go października. Łaskawe zgłoszenia do dnia 1.X.29 r. kierować: *Józef Chudzik* 10 dyon samoch. *Kol. Szkol. Przemyśl.*

SZOFER poszukuję posady na pojazd prywatny, osobowy lub ciężarowy. Łaskawe zgłoszenia: Bronisław Mazurkiewicz, Pabjanice Cegielniana 6.

KIEROWCA SAMOCHODOWY poszukuje posady na prywatny lub firmowy wóz. Ukończył szkołę Froma. Również chętnie przyjmie posadę biurową — wykształcenie wyższe.

Łaskawe oferty: *Czesław Niedzielski*, Warszawa, Koszykowa 5 m. 35a.

UKOŃCZYŁEM szkołę inż. Froma, poszukuję bezpłatnej praktyki przy większych zakładach samochodowych. Łaskawe oferty *„Bezpłatna praktyka"* do adm. „Autolotu".

Odpowiedzi Redakcji:

P. F. J. Brześć n/Bugiem — Nie skorzystamy.

P. Zdz. L. Białystok — Zamieścimy w 38-ym nr.

P. Inż. D. Dojlidy — Znajdzie pan w poprzednich numerach w „Poradniku Automobilisty".

P. K. J. Jaremcze — Nie nadaje się.

„Motocykliście" — z Górnego Śląska — wszystkie wyszłe numery „Autolotu" otrzymać można, tylko w administracji tygodnika naszego.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GUIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-80. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o.